Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 1999

Table Of Contents

The Board 4

Message from the Chair..... 5

Organization Chart..... 6

Revenue 1999..... 7

Special Authorities Processed..... 8

Applications Received..... 8

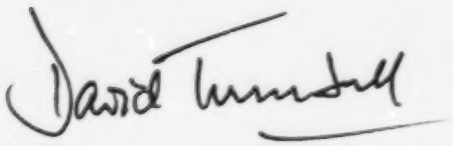
Summaries - Reasons for Decision..... 9 - 27

To: The Honourable Hilary M. Weston,
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1999.

Respectfully submitted,

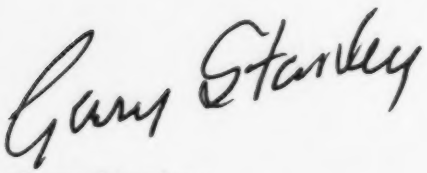


David Turnbull
Minister

To: The Honourable David Turnbull, Minister of Transportation:

Sir: In accordance with Section 33 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1999.

Respectfully submitted,



Gary Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1990, Chapter 0.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the Public Vehicles Act, R.S.O. 1990, Chapter P.54 and the Motor Vehicle Transport Act, 1987, S. C. Chapter 35, as amended by RS 1989, Chapter 29, the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, both within Ontario and to other jurisdictions.

Members of the Board (as at December 31, 1999)

Gary Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Nepean

Message from the Chair

In 1999, several changes were made at the Board. A new Chair was appointed and, Gilles Morin was appointed as a full-time member of the Board.

In the Province of Ontario, the motor coach industry is self-regulating with respect to disciplinary proceedings and during the year, the Board was required to adjudicate on a number of applications initiated by members of the industry. These applications were filed under Sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act, which provides the Board with the powers to review and sanction alleged illegal operations. In many cases, the carriers who were the subject of these hearings and who were found to be operating illegally, subsequently applied for and received the necessary operating authority and are now part of the legally licensed industry.

For the first time, a licensed carrier, under Section 8 of the Act, referred its licence to the Board for interpretation of alleged ambiguous provisions of its licence.

Also, during 1999, several licensed carriers made a number of allegations against companies under Section 2 of the Act. This Section of the Act basically states that no person shall arrange transportation by means of an unlicensed carrier. Investigations were undertaken and hearings held with the result that these companies were ordered to cease operating in this illegal manner and to use licensed carriers.

The Board continues to meet its objective of rendering most of its Decisions expeditiously. As well, attempts are made to ensure that costs are kept to a minimum for the participants.

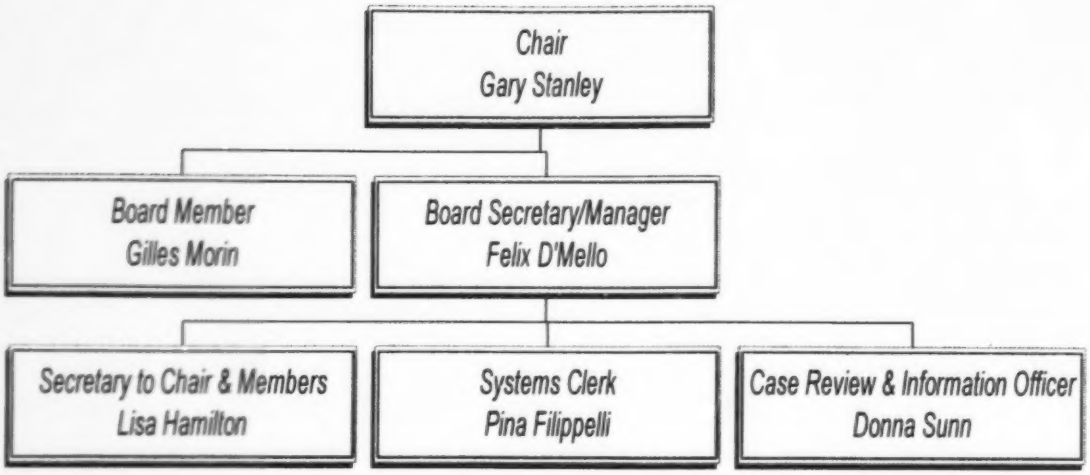
In all cases the safety of the bus riding public of Ontario is the paramount concern of the Board when reviewing these allegations and when licensing new carriers. The Board, as part of the requirements under the Act, also ensures that sufficient insurance is in force prior to the issuing of a licence.

The Board continues to serve both the regulated industry and the public alike in meeting its mandate to ensure that the industry functions in a legal and safer manner.

Gary Stanley
Chair

Organization Chart

(AS AT DECEMBER 31, 1999)



REVENUE - 1999

Application/Filing Fees	$ 78,510
Costs assessed at hearings	45,610
Objection filing fees	26,450
Special authorities	11,940
U.S. exchange	7,353
Reviews	4,200
Miscellaneous	883
Total Revenue	**$ 174,896**

SPECIAL AUTHORITIES PROCESSED

U.S.A.	92
Other Provinces	6
TOTAL	***98***

APPLICATIONS RECEIVED

Type/Class	**PV**	**PVS**	PVX	TOTAL
Permanent	81	7	89	177
Temporary	14	3	11	28
Transfer	40	17	22	79

Legend:

PV	**Public Vehicle applications**
PVS	**Public Vehicle (School Bus) applications**
PVX	**Extra-provincial applications**

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the Public Vehicles Act. These applications are complaints by interested persons, alleging violations of the Public Vehicles Act as amended and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend, impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Attridge Transportation Inc. **File: 44264-RE(2)**
Waterdown, Ontario

Complaint: Operating without an operating licence
Complainant: Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $900
To Transtario $500

Beaver Bus Lines Limited **File: 25147-RE(2)**
Winnipeg, Manitoba

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Excel Coach Lines Ltd.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $900

Gord Campbell **File: 45745-RE(1)**
Sioux Lookout, Ontario

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Ken Miller
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1000

Canadex Resources Limited **File: 17967-RE(2)**
Bradford, Ontario

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Transtario Bus Lines Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1690

Century Airline Service Inc.
Peterborough, Ontario

File: 44617-RE(2)

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1100

Ferguson Transportation Limited
Onaping, Ontario

File: 40891-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: 1128570 Ontario Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $ 500

Greyhound Canada Transportation Corp.
Toronto, Ontario

File: 45325-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $ 900

Lynda Hewton
Colborne, Ontario

File: 45696-RE(1)

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Manuel G. Pereira
Decision: Ordered to stop the service immediately
Costs assessed: To the Board $ 400

Thomas James
Port Hope, Ontario

File:45697-RE(1)

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Manuel G. Pereira
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $ 700

Amos Keeash
Pickle Lake, Ontario

File: 45670-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Ken Miller
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $ 500

Langdon's Coach Lines Co. Limited
King City, Ontario

File: 03249-RE(1)

Complaint: Operating in contravention of its operating licence
Complainant: Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")
Decision: Complaint withdrawn - application dismissed.
Costs assessed: By Transtario to the Board $ 400

Maxsavers International Tours Inc.
Scarborough, Ontario

File: 45510-RE(1)

Complaint: Arranged unlawful transportation
Complainant: Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1500
To Transtario $2000

M.J. Murray & Sons Consulting Inc.
Newmarket, Ontario

File: 45707-RE(1)

Complaint: Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*
Complainant: Transtario Bus Lines Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1100

Niagara Falls Scenic Tours Inc.
Niagara Falls, Ontario

File: 45761-RE(1)

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: 1276252 Ontario Incorporated
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1400

P.W. Transportation Ltd. **File: 43995-RE(1)**
Mississauga, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$900
		To Trentway	$1000

Rainbow Express Inc. ***File: 45745-RE***
Newmarket, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence.		
Complainant:	Canadex Resources Limited		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$1100

Angelina Ricci ***File: 45667-RE(2)***
Cookstown, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$900
		To Transtario	$500

Husky Cab Limited ***File:45222-RE(1)***
Leamington, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence.		
Complainant:	C. A. Bailey Limited ("Bailey")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$2525
		To C.A. Bailey	$1500

G. Stewart Travel Service Ltd. ***File:44900-RE***
Peterborough, Ontario

Complaint:	Operating without an operating licence.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$3950
		To Trentway	$11,532

Viaggiatore Coach Lines Inc.
Toronto, Ontario

File:45681-RE

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed:

To the Board	$1500
To Trentway	$2000

Wills Motors Limited
Binbrook, Ontario

File: 20178-RE(2)

Complaint: Operating in contravention of its operating licences.
Complainants:
1. Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")
2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
3. 1276252 Ontario Incorporated ("1272652")

Decision: Ordered that operating licences be made temporary
Costs assessed:

To the Board	$1500
To Trentway/ Transtario	$2000
To 1272652	$500

5094-8855 Quebec Inc.
Sainte-Foy, Quebec

File: 45369-RE(3)

Complaint: Operating in contravention of its operating licences.
Complainant: Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed:

To the Board	$2000
To Transtario	$500

417 Bus Lines Ltd.
Casselman, Ontario

File: 31161-RE(1)

Complaint: Operating in contravention of its operating licences.
Complainant: Corporation Voyageur Corp.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed:

To the Board	$1400

866151 Ontario Limited
Port Elgin, Ontario

File:44260-RE(1)

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Kunkel Bus Lines Ltd.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1250

956367 Ontario Inc. (O/A McCoy Transportation)
Kingston, Ontario

File: 44734-RE

Complaint: Operating in contravention of its operating licences
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Decision: Found guilty, in part, of operating in contravention of its operating licence and ordered to stop the service immediately
Costs assessed: Payable to the Board by the following:

McCoy Transportation	$960
Trentway	$960
Payable to Trentway by McCoy	$200

Autobus R. Audet Inc.
St. Irenee, Quebec

File: 44531-RE(2)

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainants: 1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Carleton Bus Lines Ltd.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed:

To the Board	$3600
To Voyageur	$1500

Thom Transport Ltd.
Gatineau, Quebec

File: 44284-RE(1)

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainants: 1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Carleton Bus Lines Ltd. ("Carleton")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed:

To the Board	$1200
To Voyageur	$500

Attridge Transportation Inc.
Waterdown, Ontario

File: 44264-RE(5)

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $400

Peachtree Tours Inc.
Welland, Ontario

File:44736

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $400

Bus Pros Coach Lines Limited
Mississauga, Ontario

File:45699-RE(1)

Complaint: Operating without a proper authority.
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $400

D.K.M. Coach Lines Limited
Downsview, Ontario

File:45695-RE(1)

Complaint: Operating without an operating licence.
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $400

Tomakjian Limited
Concord, Ontario

File:37267-RE(1)

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1400
To Trentway $2000

Erie Coach (1985) Inc. ***File:44242-RE(3)***
London, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	J.I. DeNure (Chatham) Limited ("DeNure")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$1500
		To DeNure	$1000

Badder Bus Service Limited ***File:20104-RE(1)***
Thamesville, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	J.I. DeNure (Chatham) Limited ("DeNure")		
Decision:	Ordered to stop the service immediately.		
Costs assessed:		To the Board	$1500
		To DeNure	$500

Lorraine Fair, Kenora, Ontario ***Files:45733, 45734, 45735, 45736, 45737***
Tri-Municipal Handi Transit Board
Kenora, Ontario
Ivey Aviation Ltd., Kenora Ontario
Agnes Fisher, Grassy Narrows, Ontario
Totem Lodge Of Sioux Narrows Ltd., Sioux Narrows, Ontario

Complaint:	Operating without a proper authority.		
Complainant:	Gary McLaskey		
Decision:	Complaint withdrawn - application dismissed		
Costs assessed:		To the Board	$1200

Floyd Sinton Limited ***File:22407-RE(1)***
Barrie, Ontario

Complaint:	Operating in contravention of its operating licence.		
Complainant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")		
Decision:	Trentway failed to prove allegation, application denied.		
Costs assessed:		By Trentway to the Board	$1400
		By Trentway to Sinton	$2000

Maxsavers International Tours Inc. ***File:45510-RE(2)***
Scarborough, Ontario

Complaint: Operating in contravention of the *Public Vehicles Act*.
Complainant: Trentway-Wagar Inc.
Decision: Trentway failed to prove allegation - application dismissed.
Costs assessed: No costs assessed.

Autocar Preference Ltee ***File:45435-RE(1)***
Montreal, Quebec

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1150
To Trentway $470

Carleton Bus Lines Ltd. ***File:20143-RE(2)***
Gloucester, Ontario

Complaint: Operating in contravention of its operating licence.
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1150
To Trentway $470

Maxsavers International Tours Inc. ***File:45510-RE(3)***
Scarborough, Ontario

Complaint: Operating in contravention of the Public Vehicles Act.
Complainant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Decision: Ordered to stop the service immediately.
Costs assessed: To the Board $1150

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 1999 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.

Scheduled Service: **A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**

Chartered Trip: **A bus transportation service exclusively for a group of persons.**

Applicant: **Shuttle Pro Inc.** ***File: 45740***
Cambridge, Ontario

Respondent: Airways Transit Service

Applicant's Case: This was an application to transport passengers on a scheduled service between Kitchener, Waterloo, Cambridge and Lester B. Pearson International Airport ("PIA") in vehicles with a maximum seating capacity of eight passengers exclusive of the driver.

The three principles of Shuttle testified that they "bring enthusiasm, talent and vision" to their venture. They would initially start with three vehicles and concentrate on business from travel agents and corporations in the Cambridge area. A telephone survey had been conducted targeting travel agents, corporations and the public. The results of the survey indicated that 37.4% of airline passengers committing to PIA used a shuttle service, 7.3% limousines, taxis and buses and 55.3% used private automobile. Shuttle was aiming to target the automobile users. They would operate an on-call service with coffee, newspapers, music, videos and other amenities. Public support of the application was primarily limited to wanting to be able to have a choice to pick up a carrier. There were complaints of Airways service, ie: too many stops, missed pick-ups, delays, changes of schedules, etc.

Respondent's Case:

Airways has been in business for about thirty years, operating out of Hamilton and Waterloo with 24 hour reservations/dispatch service. It operates 70 vehicles and employs 130 employees. Airways provided the Board with details of its service, ie: their airport operations, breakdown procedures, service standards and its desk service to the public at PIA. Airways stated the proposal of Shuttle was not realistic or viable, and because it would be selective in the clientele, it would adversely effect Airways' service, and consequently, the travelling public.

Decision:

The Board concluded the following:

1. There was no need expressed by the public for the service;
2. Airways' service was more than adequate;
3. Any further competition would erode Airways' load factor and this in turn would effect the service to the public;
4. There was no inconvenience expressed by the public with respect to Airways' service; and
5. The apparent uniqueness of Shuttle's service would not alter the services by much in comparison to Airways' service.

The Board had serious concerns about the long term success of the company given its proposed small base of operations and financing structure.

The application was denied.

Applicant: Angelina Ricci
O/A Angel Tours and Entertainment ("Angel")
Cookstown, Ontario

File: 45667-B

Respondents: Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")
Floyd Sinton Limited ("Sinton")

Applicant's Case: This was an intra-provincial application to provide chartered trips from Peel, York, Toronto and Simcoe destined to Casino Rama only. Angel commenced business in 1998, packaging tours to Casino Rama, and "markets the service and services the market." Angel emphasized the lack of passenger transportation to the Casino and hence, the reason for the application. The Casino has opened up a huge market and 70% of it is untapped. Angel stated that the bus industry was under equipped and also faced breakdowns with service and equipment. Angel also stated that it would be able to undertake its financial responsibilities. The Sales Manager of Casino Rama testified that it was difficult to get quality transportation and there is a need for additional equipment. The public evidence supported Angel because of its marketing strategy,

putting the package together and accordingly, deserved to provide the transportation as well. They wanted to deal with only one person as they had faced equipment problems in the past.

Respondents' Case:

Sinton stated that it operated out of Simcoe County, had lots of available equipment, profits were down and that it was ready, willing and able to provide the service applied for. The granting of the application would economically impact 30% of its operations.

Transtario is an operator with a large number of different types of public vehicles. It only operates at 72% capacity and is able to provide the service applied for.

Decision: The Board was impressed with the tenacity and determination of the applicant, its marketing strategy and by over two hundred members of the public that supported the application. The Board felt that it was obvious that the current bus operators' service was far from adequate. The Board also stated that the respondents failed to demonstrate that the application would have an economic impact on their operations.

The application was granted.

Applicant: Keewatin Transportation Ltd. ("Keewatin") ***Files:33985-J/K***
Keewatin, Ontario

Respondent: 856412 Ontario Inc. O/A Classic Coach ("Classic")

Applicant's Case: Keewatin has operated in Northwestern Ontario for over fifty years. It provided the Board with a well-proposed business plan both with respect to its current and future plans. By this application, Keewatin is endeavouring to expand its charter operations, improve the utilization of equipment and take advantage of potential growth opportunities. The public evidence supported more options as to choice of carriers, competitive pricing, more bus service, safer and cleaner equipment and reliable service.

Respondent's Case:

Classic stated that it operates out of Dryden, has one Class 'A' public vehicle and is currently operating at only 44% capacity and granting the application would have a detrimental economical impact on its operations.

Decision: The Board concluded from the evidence that there was a need for an additional service. The public was satisfied with the service of Keewatin and only one witness mentioned Classic as an alternative. The public would be given a choice in an area that is

sparsely serviced and there would be little economic impact on Classic's operations.
The applications were granted.

Applicant: C.A. Bailey Limited ("Bailey") ***File: 45222-RE(1)***
Leamington, Ontario

Respondent: Husky Cab Limited ("Husky")

Application: Bailey made an application alleging that Husky conducted chartered trips for which it had no licence. The report of the investigator stated that Husky had been transporting seasonal workers both locally and across the Detroit, Michigan border. Bailey testified that the illegal operations of Husky had resulted in a substantial loss of revenue.

Husky, in defence, stated that they never marketed the service, and it was the farmers who requested the service. He immediately stopped the charters upon realizing that they were unlawful.

Decision: As Husky had not disputed the investigator's findings, the Board concluded that Husky was guilty of operating in contravention of the Public Vehicles Act. **The illegal operations were ordered to stop immediately.**

Applicant: G & M Transportation Co. Ltd. ***Files: 29910-F/G***
Holtyre, Ontario

Respondents: Lambert Bus Lines Ltd.
McLellan Transportation Co. Ltd.
Tisdale School Bus Lines Ltd.

Applicant's Case:

The applicant is a family owned company in existence for fifty years. The applicant promoted the use of a new activity bus, advertised extensively, and felt that his involvement in the community would result in increased business. It felt that the company had outgrown its current operation and needed a larger bus to serve their clients. By obtaining the authority, it felt it would not negatively impact the other carriers as it would create new markets which would in turn, require more employees to run the operation.

Public evidence in support of the application came from a broad spectrum of community groups. They testified that they needed larger vehicles which in turn would generate more employment. The applicant also testified that extensive marketing had been done and that the demand was there.

Respondents' Case:

Through the evidence of a chartered accountant, it was pointed out that a survey undertaken concluded that there were no occasions when an activity bus was not available for public use from the respondents. The respondents also stated that the applicant would be stretched to generate any revenues should it be licensed as they doubted the pro-forma statements of the applicant.

The respondents stated that they were ready, willing and able to meet the needs of the public. The respondents stated that they marketed their services, they did not charge deadhead miles and the market for an activity bus was very small.

Decision: As there was no evidence in support of additional territory that part of the application was dismissed. The Board was convinced that there was a need for one large activity coach with amenities such as washroom, high back seats, televisions, etc. The Board felt that the respondents would not be impacted and that this would serve the public need and **the application was granted to operate one activity coach.**

Applicant: Century Airline Services Inc. ***Files: 44617-F/G***
Peterborough, Ontario

Respondents: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Manuel Pereira O/A Quinte Van ("Quinte")

These were intra and extra-provincial operating applications to transport passengers on a chartered trip from the Counties of Victoria, Hastings, Peterborough, Northumberland, Haliburton, the Regional Municipality of Durham, York, Peel and Halton, and the City of Toronto.

Applicant's Case: The applicant primarily provides an airport service between Peterborough and Pearson Airport and also has charter authority out of the County of Peterborough. The applicant wishes to expand its operations as its current market is saturated.

Public support for the applications came from travel agencies, hockey teams and seniors groups, stating that they wanted lower prices, reliable and quality service. Two witnesses concentrated on the existing level of prices and equipment availability.

Respondents' Case:

Quinte primarily was protecting his current authority out of Northumberland and Hastings Counties in Class 'D' equipment and

alleged that it would be drastically affected should the licences be granted.

Trentway alleged that the applications addressed a corporate need and not a public need. Trentway also alleged that the applicant was operating illegally and that historically, the Board did not accept evidence from an illegal operation.

Decision: The Board felt that the public evidence was far from thorough. There being no evidence from Haliburton, Halton or Peel, those areas of the applications were denied. With respect to the balance of the application, the Board did not condone the illegal operations of the applicant. The Board stated that it would not reward illegal operations by granting a licence to the perpetrator of the illegality on the basis of its unlicensed service.
The applications were denied.

Applicant: Carleton Bus Lines (3000) Inc. ***Files: 45720-A/B***
Gloucester, Ontario

Respondents: Trentway-Wagar Inc.
Robert H. Dowd

These were applications to transfer all of the operating licences from Carleton Bus Lines (2000) Ltd. to the applicant. Prior to the commencement of the hearing, the Board ruled that:

1. The request for summons from the respondent would be denied, as it was not relevant to the proceedings;
2. The request for adjournment of the hearing was denied; and
3. The application was not defective, as the parties to the proceedings were not going to be prejudiced in any way.

Applicant's Case: Through three witnesses, the applicant testified that:

1. the vendor was giving up the bus operation and would henceforth run the leasing operation;
2. sufficient cash would be generated by the sale to pay all outstanding accounts payable;
3. new financing would be available subject to regulatory approval;
4. the transfer of the licences would not affect the current service and in fact, the purchasers hoped to improve the service through purchase of new equipment; and
5. no one would be prejudiced by the transfer, not the public, not the respondents.

Respondents' Case:

No evidence was presented by Trentway-Wagar Inc. Mr. Dowd testified that the licences being transferred were formerly owned by him and when he sold them to the vendor, the transaction did not unfold to his satisfaction, primarily on the issue of monies due to him. He testified there were lawsuits pending and that if the Board were to approve the applications, he would be severely prejudiced.

Decision:

As Trentway-Wagar Inc. did not testify, the Board concluded that it would not be prejudiced if the applications were approved. As to Mr. Dowd, the Board stated that he could only be provided relief through the courts and not through the Board.

The Board concluded that the transfer of the licences to the applicant would not prejudice the public need and convenience served by the licences and **the applications were approved**.

Applicant: Transtario Bus Lines Inc. Bradford, Ontario ***File: 17967-RE-(2)***

Respondent: Canadex Resources Limited

The applicant alleged that the respondent operated in violation of its operating licences.

The respondent readily admitted the violation but in its defence, it alleged that as there were no carriers able to provide this service it assumed that they then had the authority to do the trip.

The Board pointedly referred the respondent to the relevant Regulation referred to as the "all-call rule" which required:

1. that **all** other licensed operators in the Municipalities in question must be called before a trip can be taken;
2. that there must be a call in respect of **each** charter;
3. that there must be **evidence** of the call, otherwise the subsection would be unenforceable;
4. that the other operators must be given **reasonable** notice of a proposed charter in order to assess whether or not they have the equipment required for the service; and
5. that the other operators be given sufficient information about each trip to be able to determine whether they will have the required equipment.

Decision: **The Board ordered that any similar service cease immediately.**

Applicant: Attridge Coach Lines
Burlington, Ontario

File: 44264-RE(2)

Respondent: Robert J. McMynn

This was a share transfer application to transfer ownership of the licensee Attridge Coach Lines Inc. from 1049459 Ontario Inc. to James and Glenn Attridge. A request by counsel for the respondent for a summons was denied by the Board on the grounds that the individual to be summoned would be of no assistance in the proceedings as he was not a "hands-on" officer. As to counsel's assertion that the Board was showing prejudice by denying the request for summons, the Board emphatically stated that the only reason for denial was for the parties to focus on the hearing and the relevant issues.

Applicant's Case: The former manager of the licensee testified that the offer to purchase the shares would settle outstanding debts. He negotiated settlements with all known creditors including the respondent, Mr. McMynn, in which case he had obtained a Full and Final Release through the Court. Mr. Glenn Attridge on behalf of the purchaser, testified that he was ready, willing and able to operate the business.

Respondent's Case:

No evidence was presented by the respondent, Robert J. McMynn, nor did he attend the hearing. Counsel argued that not all creditors were being paid and that Mr. McMynn's corporation was not going to receive any monies owed.

Decision: The Board concluded that it was satisfied that the trade creditors had been dealt with fairly and that the respondent had failed to prove that the transfer of ownership would indeed prejudice the public need and convenience served by the licences. The respondent's absence left critical questions unanswered.
The share transfer was approved.

Applicant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Peterborough, Ontario

File:44900-RE

Respondent: G. Stewart Travel Services Ltd. ("Stewart")

Issues: Trentway filed an application alleging that Stewart operated in violation of the Public Vehicles Act by operating chartered trips from Peterborough and other municipalities in Class 'A' public vehicles.

Respondent's Case:

Stewart is licensed as a travel wholesaler/retailer under the Ontario Travel Industry Act. Stewart previously used Trentway exclusively for its charters and tours but since 1991 turned to Tokmakjian Limited, O/A Can-Ar for its services. At that time, an opinion was sought from the Board on the lease agreement and Can-Ar interpreted the response from the Board as an approval of the agreement. This resulted in an agreement between Stewart and Can-Ar. Over time, four coaches were involved in the agreement. Stewart considered itself as the equipment broker and agent of Can-Ar. The business expanded to the point where there were four (4) coaches involved - two (2) owned by Stewart and brokered back to Can-Ar and two (2) vehicles leased by Stewart. Although the Can-Ar colours were painted on the vehicles, the name Stewart was featured on the front of the four (4) vehicles. Stewart considered itself as an equipment broker and an agent of Can-Ar and provided services pursuant to the public vehicle operating licences of Can-Ar. Can-Ar reported the Stewart site in Peterborough as its operating site.

Stewart testified that the drivers were employees of Can-Ar. Driver qualifications, driver abstracts, logs and drug and alcohol tests were retained by Stewart and Can-Ar. Stewart paid Can-Ar 125% of payroll costs for the drivers and benefits to Can-Ar. Can-Ar billed Stewart $700 per week for the cost of insurance and a rental fee of $6000 per month for the two (2) leased vehicles. Daily maintenance of the vehicles was undertaken by Stewart while periodic maintenance was done by Can-Ar. If Stewart generated the work, Can-Ar billed Stewart for the transportation costs. If Can-Ar generated the customer, it billed and collected directly from its account and Stewart off-set its monthly bill by that amount. A commission fee of 5% for charters and 10% for tours was paid by Stewart to Can-Ar for administrative costs and the use of the operating licences of Can-Ar.

Can-Ar admitted that its relationship with Stewart was "not as formalized as it should be" and "all the ducks are not in a row from a paperwork point of view" and that "certain things were done that were not in the agreement". Can-Ar also admitted it had a similar agreement with other operators in Southern Ontario. It was Can-Ar's submission that it exercised dominant and detailed control over the arrangement on a "constant and continuing" basis.

Applicant's Case: It was Trentway's position that the Can-Ar/Stewart arrangement strikes at the heart of the regulatory system in Ontario. Trentway further alleged that Stewart held no CVOR, held no public vehicle operating licences and that the agreement with Can-Ar was just a cover-up and a scheme to evade or subvert the regulatory system.

Trentway stated that if Stewart were only an agent, it would not need to own any coaches and that Stewart employed and paid the drivers. Stewart set the rates and advertised itself under the name "Stewart Coach Ltd." Trentway contended that it was Stewart who bought the buses, expanded the fleet, did the strategic planning and paid for the whole operation and merely paid a 5% or 10% leasing fee to Can-Ar.

Decision:

The Board unequivocally supported the position of Trentway in that the arrangement was in violation of the Public Vehicles Act. The Board considered the arrangement as a "sophisticated, elaborate, evasive and cynical attempt to conduct bus operations beyond the reach of the Public Vehicles Act". The Board concluded that, in effect, Can-Ar is leasing out its licences to Stewart. The Board also contended that Stewart exercised control over the operations.

The Board referred to previous decisions that stated " to transfer licence privileges to unrelated persons destroys statutory concepts, there is nothing in the Act that indicates that renting is permitted, a separately organized corporation could not obtain effective and legal operating authority through the lease of an operating licence, licences cannot be leased or rented to various carriers at the whim of the licence holder".

The Board endorsed these decisions. The Board stated that to accept the Can-Ar/Stewart arrangement would be inconsistent and incompatible with the spirit and intent of the Public Vehicles Act.

The Board concluded that it was Stewart who solicited customers, booked the charters, provided the vehicles and controlled their movements, provided the dispatch, covered all expenses of the vehicle, paid the drivers' salaries and benefits, paid the insurance and daily maintenance of the vehicles, made all of the key decisions on expansions of the fleet, all of the financial planning, etc. Can-Ar only provided the paperwork for the arrangement and collected 5-10% from Stewart for the use of its licence and paperwork, but was a passive partner in the whole arrangement.

The Board ordered that the arrangement cease immediately and ordered that Stewart pay Trentway the amount of $11,532 and the Board the amount of $3,950 for costs assessed.

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 1999

Table des matières

La Commission 4

Message du Président..... 5

Organigramme 6

Revenus de 1999..... 7

Demandes de permis spéciaux 8

Demandes de permis reçues 8

Résumés de décisions rendues 9-28

À: L'honorable Hilary M. Weston,
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1999.

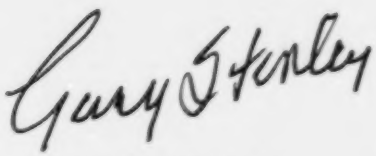
Respectueusement,

David Turnbull
Ministre

À: L'Honorable David Turnbull, Ministre des transports

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, chapitre O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 1999.

Respectueusement,



Gary Stanley
président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, chapître O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, chapître P.54 et de la *Loi sur les transports par véhicules à moteur de 1987*, L.C. chapître 35, la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 1999)

Gary Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Nepean

Message du Président

Plusieurs changements sont survenus à la Commission en 1999. Un nouveau président a été nommé et Gilles Morin a été nommé commissaire à temps plein.

En Ontario, en ce qui concernent les procédures displinaires, l'industrie du transport de passagers se réglemente elle-même et au cours de l'année la Commission a dû rendre jugement dans un certain nombre de demandes qui ont été introduites à l'initiative des membres de l'industrie. Ces demandes ont été déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* (la "Loi") dont les dispositions donnent à la Commission les pouvoirs de revision et de sanction d'opérations illégales alléguées. Dans plusieurs cas, les transporteurs ayant été sujets de ces audiences et qui ont été trouvés coupables d'avoir opérés illégalement ont déposés des demandes et ont obtenu les permis de transport nécessaires et font maintenant partis de l'industrie légalement réglementée.

Pour la première fois, un transporteur détenteur de permis a, en vertu de l'article 8 de la Loi, demandé à la Commission d'interpréter son permis à cause d'ambiguités alléguées.

De plus, durant l'année 1999, plusieurs détenteurs de permis ont porté des allégations à l'encontre de compagnies et ce en vertu de l'article 2 de la Loi. Cet article déclare que toute personne doit organiser des services de transport qu'en utilisant un transporteur détenant un permis émis par la Commission. Des enquêtes ont été entreprises et des audiences ont été tenues ayant comme résultat que la Commission a ordonné à ces compagnies de cesser leurs opérations illégales et d'utiliser des détenteurs de permis.

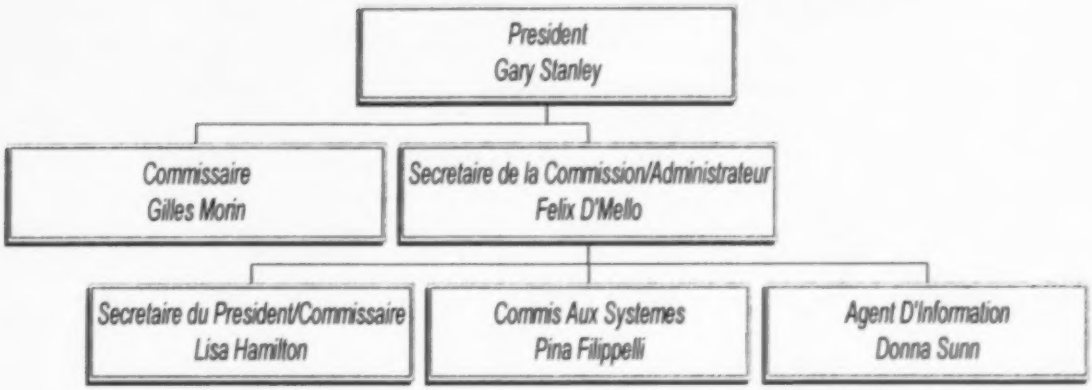
La Commission continue de rencontrer son objectif de rendre ses décisions le plus rapidement possibles. De plus, nous tentons de nous assurer que les coûts pour les participants sont gardés à un minimum.

Dans tous les cas lors de l'étude des allégations et de l'émission des permis de transport, la sécurité du public utilisant les services de transport en Ontario est la préoccupation principale de la Commission. La Commssion a aussi comme mandat en vertu de la Loi de s'assurer que le montant d'assurance suffisant est en vigueur avant d'émettre un permis.

La Commission continue de servir à la fois l'industrie et le public en recontrant son mandat de s'assurer que l'industrie fonctionne d'une manière légale et sécuritaire.

Gary Stanley
Président

Organigramme
(au 31 décembre 1999)



REVENUS DE 1999

Frais de dépôt de demandes	78,510 $
Frais de court imposés	45,610 $
Frais de dépôt d'oppositions	26,450 $
Demandes de permis spéciaux	11,940 $
Échange sur argent américain	7,353 $
Révisions	4,200 $
Divers	883 $
Revenus totaux	**174,896 $**

DEMANDES DE PERMIS SPÉCIAUX

É.U.A.	92
Autres provinces	6
TOTAL	**98**

DEMANDES REÇUES

Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	81	7	89	177
Temporaire	14	3	11	28
Transfert	40	17	22	79
TOTAL	135	27	122	284

Légende:
PV **Demandes de permis de transport de passagers**
PVS **Demandes de permis de transport scolaire**
PVX **Demandes de permis extra-provinciaux**

Vous trouverez ci-après des résumés de demandes déposées par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat du dossier) relativement aux articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressés alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'opération qui cause la contravention arrête.

Attridge Transportation Inc. ***Dossier: 44264-RE(2)***
Waterdown, Ontario

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 900$
À Transtario 500$

Beaver Bus Lines Limited ***Dossier: 25147-RE(2)***
Winnipeg, Manitoba

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Excel Coach Lines Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 900$

Gord Campbell ***Dossier: 45745-RE(1)***
Sioux Lookout, Ontario

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Ken Miller
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1000$

Canadex Resources Limited ***Dossier: 17967-RE(2)***
Bradford, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Transtario Bus Lines Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1690$

Century Airline Service Inc.
Peterborough, Ontario

Dossier: 44617-RE(2)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1100$

Ferguson Transportation Limited
Onaping, Ontario

Dossier: 40891-RE

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: 1128570 Ontario Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 500$

Greyhound Canada Transportation Corp.
Toronto, Ontario

Dossier: 45325-RE

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 900$

Lynda Hewton
Colbourne, Ontario

Dossier: 45696-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Manuel G. Pereira
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 400$

Thomas James
Port Hope, Ontario

Dossier: 45697-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Manuel G. Pereira
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 700$

Amos Keeash
Pickle Lake, Ontario

Dossier: 45670-RE

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Ken Miller
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 500$

Langdon's Coach Lines Co. Limited
King City, Ontario

Dossier: 03249-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")
Décision: Plainte retirée. Plainte rejetée.
Frais à être payés: À la Commission par Transtario 400$

Maxsavers International Tours Inc.
Scarborough, Ontario

Dossier: 45510-RE(1)

Plainte: Organization de transport illégal.
Plaignant: Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1500$
À Transtario 2000$

M.J. Murray & Sons Consulting Inc.
Newmarket, Ontario

Dossier: 45707-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
Plaignant: Transtario Bus Lines Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la commission 1100$

Niagara Falls Scenic Tours Inc.
Niagara Falls, Ontario

Dossier: 45761-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: 1276262 Ontario Limited
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1400$

P.W. Transportation Ltd.
Mississauga, Ontario

Dossier: 43995-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:

À la Commission	900$
À Trentway	1000$

Rainbow Express Inc.
Newmarket, Ontario

Dossier: 4745-RE

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Canadex Resources Limited
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:

À la Commission	1100$

Angelina Ricci
Cookstown, Ontario

Dossier: 45667-RE(2)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:

À la Commission	900$
À Transtario	500$

Husky Cab Limited
Leamington, Ontario

Dossier: 45222-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: C.A. Bailey Limited ("Bailey")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:

À la Commission	2525$
À Bailey	1500$

G. Stewart Travel Service Ltd. ***Dossier: 44900-RE***
Peterborough, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis.	
Plaignant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.	
Frais à être payés:	À la Commission	3950$
	À Trentway	11532$

Viaggiatore Coach Lines Inc. ***Dossier: 45681-RE***
Toronto, Ontario

Plainte:	Exploitation sans détenir le permis requis.	
Plaignant:	Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.	
Frais à être payés:	À la Commission	1500$
	À Trentway	2000$

Wills Motors Limited ***Dossier: 20178-RE(2)***
Binbrook, Ontario

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de ses permis.	
Plaignants:	1. Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario")	
	2. Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")	
	3. 1276252 Ontario Incorporated ("1272652")	
Décision:	La Commission a ordonné les permis détenus soient désormais temporaires.	
Frais à être payés:	À la Commission	1500$
	À Trentway/Transtario	2000$
	À 1272652	500$

5094-8855 Québec Inc. ***Dossier: 45369-RE(3)***
Sainte-Foy, Québec

Plainte:	Exploitation contrairement aux termes de ses permis.	
Plaignant:	Transtario Bus Lines Inc. ("Transario")	
Décision:	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.	
Frais à être payés :	À la Commission	2000$
	À Transtario	500$

417 Bus Lines Ltd. ***Dossier: 31161-RE(1)***
Casselman, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de ses permis.
Plaignant: Corporation Voyageur Corp.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1400$

866151 Ontario Limited ***Dossier: 44260-RE(1)***
Port Elgin, Ontario

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Kunkel Bus Lines Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1250$

956367 Ontario Inc. (o/a McCoy Transportation) ***Dossier: 44734-RE***
Kingston, Ontario

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de ses permis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision: Trouvé coupable en partie d'exploitation contrairement aux termes de ses permis et la Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission par:
McCoy Transportation 960$
Trentway 960$
À Trentway par McCoy 200$

Autobus R. Audet Inc. ***Dossier: 44531-RE(2)***
St-Irénée, Québec

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: 1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Carleton Bus Lines Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 3600$
À Voyageur 1500$

Thom Transport Ltd.
Gatineau, Québec

Dossier: 44284-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: 1. Corporation Voyageur Corp. ("Voyageur")
2. Carleton Bus Lines Ltd.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 1200$
À Voyageur 500$

Attridge Transportation Inc.
Waterdown, Ontario

Dossier: 44264-RE(5)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 400$

Peachtree Tours Inc.
Welland, Ontario

Dossier: 44736

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 400$

Bus Pros Coach Lines Limited
Mississauga, Ontario

Dossier: 45699-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 400$

D.K.M. Coach Lines Limited
Downsview, Ontario

Dossier: 45595-RE(1)

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés: À la Commission 400$

Tokmakjian Limited
Concord, Ontario

Dossier: 37267-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:
À la Commission 1400$
À Trentway 2000$

Erie Coach (1985) Inc.
London, Ontario

Dossier: 44242-RE(3)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: J.I. Denure (Chatham) Limited ("DeNure")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:
À la Commission 1500$
À DeNure 1000$

Badder Bus Service Limited
Thamesville, Ontario

Dossier: 20104-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: J.I. Denure (Chatham) Limited ("DeNure")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:
À la Commission 1500$
À DeNure 500$

Lorraine Fair, Kenora, Ontario
Tri-Municipal Handi Transit Board
Kenora, Ontario
Ivey Aviation Ltd., Kenora, Ontario
Agnes Fisher, Grassy Narrows, Ontario
Totem Lodge of Sioux Narrows Ltd., Sioux Narrows, Ontario

Dossiers: 45733, 45734, 45735, 45736, 45737

Plainte: Exploitation sans détenir le permis requis.
Plaignant: Gary McLaskey
Décision: Plainte retirée – demande rejetée.
Frais à être payés:
À la Commission 1200$

Floyd Sinton Limited
Barrie, Ontario

Dossier: 22407-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision: Trentway n'a pas prouvé ses alléguations, demande rejetée.
Frais à être payés:
À la Commission par Trentway 1400$
À Sinton par Trentway 2000$

Maxsavers International Tours Inc.
Scarborough, Ontario

Dossier: 45510-RE(2)

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun.*
Plaignant: Trentway-Wagar Inc.
Décision: Trentway n'a pas prouvé ses alléguations, demande rejetée.
Frais à être payés: Aucun

Autocar Préférence Ltée
Montréal, Québec

Dossier: 45435-RE(1)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:
À la Commission 1150$
À Trentway 470$

Carleton Bus Lines Ltd.
Gloucester, Ontario

Dossier: 20143-RE(2)

Plainte: Exploitation contrairement aux termes de son permis.
Plaignant: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:
À la Commission 1150$
À Trentway 470$

Maxsavers International Tours Inc.
Scarborough, Ontario

Dossier: 45510-RE(3)

Plainte: Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun.*
Plaignant: Trentway-Wagar Inc.
Décision: La Commission a ordonné la cessation immédiate du service.
Frais à être payés:
À la Commission 1150$

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 1999 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Service sur horaire: **Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**

Service nolisé: **Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

Demanderesse: **Shuttle Pro Inc.** ***Dossier: 45740***
Cambridge, Ontario

Opposante: Airways Transit Service

Preuve de la demanderesse:

La demande a été présentée afin de permettre le transport de passagers sur horaire entre Kitchener, Waterloo, Cambridge et l'aéroport international Lester B. Pearson ("AIP") en utilisant des véhicules ayant une capacité maximale assise de huit passagers excluant le conducteur.

Les trois principes sous-jacents de l'entreprise de Shuttle est que la compagnie apporte entousiasme, talent et vision à l'entreprise. Au départ le service sera donné en utilisant trois véhicules et se concentrera sur le service offert aux agents de voyage et aux compagnies de la région de Cambridge. Une étude a été effectuée par téléphone et a ciblé les agents de voyage, les compagnies et le public. Les résultats de l'étude ont indiqué que 37.4% des passagers des lignes aériennes se dirigeant vers AIP utilisent un service de navette, 7.3% utilisent des limousines, taxis et autobus et 55.3% utilisent leurs propres automobiles. Shuttle voulait ciblé les passagers qui utilisaient leurs propres automobiles. La compagnie opérerait un service sur appel offrant café, journaux, musique, vidéos et autres aménités. Le support du public en général était limité au fait qu'il désirait avoir le choix du transporteur. Il y avait plusieurs plaintes relativement au service d'Airways: trop d'arrêts, embarquements manqués, délais, changements d'horaires etc.

Preuve de l'opposante:

Airways est en affaires depuis trente ans opérant à partir de Hamilton et Waterloo offrant un service de réservation/répartition 24 heures par jour. Airways exploite 70 véhicules et emploie 130 personnes. Airways a fourni à la Commission les détails de son service: leurs opérations à l'aéroport,

la procédure lors de panne, les normes de service et leur service au public à l'aéroport. Airways a soumis que la proposition de service de Shuttle n'était pas réaliste or viable et parce que la compagnie choisira sa clientèle cela aura un effet néfaste sur le service donné par Airways et conséquemment le public voyageur.

Décision: La Commission a conclu de la manière suivante:

1. Il n'y a pa eu preuve de besoin pour le service de la part du public;
2. le service donné par Airways est plus qu'adéquat;
3. Ajouter de la compétition au service donné par Airways éroderait le taux d'utilisation du service et par le fait même affectera le service au public;
4. Le public n'a pas exprimé d'inconvénience relativement au service donné par Airways;
5. Le caractère unique apparent de Shuttle's service ne modifierait pas de beaucoup comparé au service donné par Airways.

La Commission s'est montré beaucoup préoccupé par le succès à long terme de la compagnie à cause de la petite base d'opérations proposée et de la structure de financement.

La demande a été rejetée.

Demanderesse: Angelina Ricci o/a Angel Tours and Entertainment ("Angel")
Cookstown, Ontario

Dossier: 45667-B

Opposantes: Transtario Bus Lines Inc. ("Transtario)
Floyd Sinton Limited ("Sinton")

Preuve de la demanderesse:

La demande a été présentée afin de permettre le transport nolisé de passagers à partir de Peel, York, Toronto et Simcoe à destination de Casino Rama. Angel a commencé à faire affaires en 1998 en vendant des tours pour aller au Casino Rama et "de mettre en marché le service et de servir le marché". Angel a mis l'emphase sur le manque de transport de passagers à destination du Casino et de là la raison de la demande. Le Casino a ouvert un marché immense et 70% de ce marché n'est pas occupé. Angel a déclaré que l'industrie du transport de passagers était sous-équipée et qu'elle faisait aussi face à des pannes de service et d'équipements. Angel a aussi déclaré qu'elle était prête à faire face à ses responsabilités financières. Le directeur des ventes de Casino Rama a témoigné qu'il était difficile d'obtenir du transport de qualité et qu'il y avait un besoin d'équipements additionnels. Le public a supporté Angel pour les raisons suivantes: sa stratégie de marketing, des forfaits qu'elle a organisé et de ce fait elle mérite de donner le transport en plus. Le public

voulait s'adresser à une personne seulement à cause des problemes d'équipement auquel il avait face par le passé.

Preuve de l'opposante:

Stinton a déclaré que son territoire d'exploitation était le comté de Simcoe, qu'il avait de l'équipement de disponible, que les profits étaient en baisse, qu'il était prêt, qu'il pouvait et qu'il était capable de donner le service. D'accorder la demande aurait un impact économique de 30% sur ses opérations.

Transtario est un opérateur ayant un grand nombre de véhicules de tous genres. Il n'opère qu'à 72% de sa capacité et il est capable de donner le service demandé.

Décision: La Commission a été impressionné par la tenacité et la détermination de la demanderesse, par sa stratégie de marketing et par les deux cent personnes en provenance du public qui ont supporté la demande. La Commission a senti qu'il était évident que les actuels opérateurs n'offraient pas un service adéquat. La Commission a aussi déclaré que les opposantes n'ont pas démontré que la demande aurait un impact économique sur leurs opérations.
La demande a été accordée.

Demanderesse: Keewatin Transportation Ltd. ***Dossiers: 33985-J/K***
Keewatin, Ontario

Opposante: 856412 Ontario Inc. o/a Classic Coach ("Classic")

Preuve de la demanderesse:

La demanderesse a été en opération dans le nord ouest de l'Ontario depuis plus de cinquate ans. La demanderesse a présenté à la Commission un plan d'affaires bien structuré relativement à ses plans actuels et futurs. En déposant la présente demande, Keewatin vise à étendre ses opérations de transport nolisé, améliorer l'utilisation de son équipement et prendre avantage des occasions de croissance potentielle. La preuve du public a supporté plus d'options quant au choix de transporteurs, des prix compétitifs, plus de services de transport, de l'équipement plus sécuritaire et plus propre et un service sur lequel on peut compter.

Preuve de l'opposante:

Classic a déclaré qu'il opérait à partir de Dryden, qu'il a un véhicule utilitaire de catégorie A et que présentement il opère à 44% de capacité et que si le permis était accordé cela aurait un impact économique dommageable sur ses opérations.

Décision: La Commission a conclu que la preuve a démontré qu'il y avait un besoin pour le service additionnel. Le public était satisfait du service donné par Keewatin et que seul un témoin a mentionné Classic comme alternative. On donnerait au public un choix dans une région qui reçoit un service clairsemé et l'impact économique sur les opérations de Classic serait minimum.
La demande a été accordée.

Requérante: C.A. Bailey Limited ("Bailey") ***Dossier: 45222-RE(1)***
Leamington, Ontario

Défenderesse: Husky Cab Limited ("Husky")

Demande: Bailey a déposé une demande alléguant que Husky a fait du transport nolisé alors qu'il ne détenait pas le permis requis. Le rapport de l'enquêteur a déclaré que Husky avait transporté des travailleurs saisonniers localement et en direction des États-Unis en passant la frontière de Détroit, Michigan. Bailey a témoigné que les opérations illégales de Husky a résulté en une perte substantielle de revenus.

En défense, Husky a déclaré qu'il n'avait solicité le service et que c'était les fermiers qui avait demandé le service. Il a arrêté le service immédiatement lorsqu'il a réalisé qu'il était illégal.

Décision: Du fait qu'Husky n'a pas disputé les conclusions de l'enquêteur, la Commission a conclu que Husky était coupable d'avoir opéré en contravention de la Loi sur les véhicule de transport en commun. **La Commission a ordonné que les opérations illégales arrêtent immédiatement.**

Demanderesse: G & M Transportation Co. Ltd. ***Dossiers: 299910-F/G***
Holtyre, Ontario

Opposantes: Lambert Bus Lines Ltd.
McLellan Transportation Co. Ltd.
Tisdale School Bus Lines Ltd.

Preuve de la demanderesse:
La demanderesse est une entreprise familiale en existence depuis cinquante ans. La demanderesse a fait la promotion d'un nouvel autobus d'activités, en a fait la publicité de manière extensive et a pensé que de son implication dans la communauté résulterait une augmentation de sa part de marché. La demanderesse était aussi d'opinion que la compagnie avait maintenant dépassé le cadre de ses opérations actuelles et qu'elle avait besoin d'un autobus plus gros afin de desservir ses clients. En

obtenant le privilège, la demanderesse était d'opinion que cela n'aurait pas d'impact négatif sur les autres transporteurs du fait que cela créerait de nouveaux marchés qui en retour requiereraient plus d'employés afin d'administrer les opérations.

La preuve du public supportant la demande est venu d'un large spectre des groupes communautaires. Ils ont témoigné qu'ils avaient besoin de véhicules plus gros ce qui aurait pour effet de créer plus d'emplois. La demanderesse a aussi témoigné que du marketing extensif had been done et que la demande existait.

Preuve des opposantes:

La preuve apportée par un comptable agréé a indiqué qu'une étude faite a conclu qu'en aucune occasion les opposantes n'ont pas été capable de répondre à la demande lorqu'un autobus a été demandé. Les états financiers pro forma produits par la demanderesse ont été mis en doute par les opposantes du fait que les opposantes ne pensaient pas que la demanderesse pourrait générer des revenues si la demande était accordée.

Les opposantes se sont déclarées prêtes, qu'elles voulaient et étaient capables de rencontrer les besoins du public. Les opposantes ont déclaré qu'elles faisaient le marketing de leurs services, qu'elles ne chargeaient pas rien pour les milles faits à vide et que le marché pour un autobus d'activités était limité.

Décision: Du fait qu'il n'y avait de preuve supportant un territoire additionnel, cette partie de la demande a été rejetée. La Commission a été convaincu qu'il y avait un besoin pour un gros autobus d'activités avec des aménités tels que toilette, sièges à dossier élevé, télévision, etc. La Commission était d'opinion qu'il n'y aurait pas d'impact sur les opposantes et que cela servirait les besoins du public. **La demande a été accordé et permet l'opération d'un autobus d'activités.**

Demanderesse: Century Airline Services Inc. ***Dossiers: 44617-F/G***
Peterborough, Ontario

Opposantes: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")
Manuel Pereira c/o Quinte Van ("Quinte")

Les demandes ont été présentées afin de permettre le transport nolisé de passagers à partir des comtés de Victoria, Hastings, Peterborough, Northumberland, Haliburton, des municipalités régionales de Durham, York, Peel et Halton et de la ville de Toronto.

Preuve de la demanderesse:

La demanderesse donne de manière prédominante une service d'aéroport entre Peterborough et l'aéroport Pearson et a aussi des privilèges de nolisement à partir du comté de Peterborough. La demanderesse veut étendre ses opérations du fait que le marché actuel est saturé.

Le support du public est venu d'agences de voyages, d'équipes de hockey, de groupes du troisième âge déclarant qu'ils voulaient des prix plus bas, un service de qualité et sur lequel on peut compter. Deux témoins se sont concentrés sur le niveau actuel des prix et sur l'équipement disponible.

Preuve des opposantes:

Quinte voulait principalement protéger son permis actuel à partir des comtés de Northumberland et Hastings en véhicules de catégorie D et a allégué qu'il serait affecté de manière drastique si les permis étaient accordés.

Trentway a allégué que les demandes voulaient rencontrer un besoin corporatif et non un besoin du public. Trentway a aussi allégué que la demanderesse opérait de manière illégale et qu'historiquement la Commission n'a pas accepté de preuve provenant d'opérations illégales.

Décision: La Commission a été d'opinion que la preuve du public ne couvrait pas tout le territoire demandé. Il n'y avait pas de preuve à partir d'Haliburton, Halton ou Peel et ces régions incluses dans les demandes ont été rejetées. Relativement au reste des demandes, la Commission n'a pas approuvé les opérations illégales de la demanderesse. La Commission a déclaré qu'elle ne récompenserait pas les opérations illégales en accordant un permis à l'auteur de l'illégalité sur la base du service donné en contravention de la loi. **Les demandes ont été rejetées.**

Demanderesse: Carleton Bus Lines (3000) Inc. ***Dossiers: 45720-A/B***
Gloucester, Ontario

Opposantes: Trentway-Wagar Inc.
Robert H. Dowd

Les demandes ont été présentées afin de transférer à la demanderesse tous les permis de transport détenus par Carleton Bus Lines (2000) Ltd. Avant le commencement de l'audience, la Commission a statué que:

1. La requête présentée par Trentway afin d'obtenir des subpeonas serait rejetée parce que la requête n'était pas pertinente;

2. La requête pour ajournement de l'audience a été rejetée; et
3. La demande n'était pas défectueuse parce que les parties à l'audience n'ont pas souffert de préjudice.

Preuve de la demanderesse:

La demanderesse a témoigné par l'intermédiaire de trois témoins que:

1. Le vendeur abandonnait l'opération des autobus et administrerait l'opération de location;
2. Il y aurait suffisamment de liquidités générées par la vente afin de payer tous les comptes encore dûs;
3. Un nouveau financement serait disponible sujet à approbation réglementaire;
4. Le transfert des permis n'affecterait par le service et en fait les acheteurs espèrent que le service sera amélioré du fait de l'achat de nouvel équipement; et
5. Personne ne souffrira de préjudice par le transfert – par le public par les opposantes.

Preuve des opposantes:

Aucune preuve n'a été présentée par Trentway-Wagar Inc. M. Dowd a témoigné que les permis devant être transférés lui appartenaient auparavant et quand il les a vendus à l'acheteur la transaction ne s'est pas déroulé comme il le voulait, principalement sur la question de l'argent qui lui serait dû. Il a témoigné qu'il y avait toujours des poursuites légales pendantes et que l'approbation du transfert par la Commission lui causerait un grand préjudice.

Décision: Comme Trentway-Wagar Inc. n'a pas témoigné, la Commission a conclu que l'approbation des tranferts ne lui causerait de préjudice. Relativement à M. Dowd, la Commission a statué qu'il ne pouvait avoir gain deccause que devant les tribunaux civils pas devant la Commission.

La Commission a conclu que le transfert des permis à la demanderesse ne causerait pas de préjudice à la commodité et au besoin publics des permis. **Les demandes ont été accordées.**

Requérante: Transtario Bus Lines Inc. ***Dossier:17967-RE(2)***
Bradford, Ontario

Défenderesse: Canadex Resources Limited
La requérente a allégué que la défenderesse a opéré en contravention des ses permis.

La défenderesse a admis qu'elle a opéré en contravention de ses permis mais en défense elle a allégué que du fait qu'il n'y avait pas de transporteurs capables de donner le service elle a assumé qu'elle avait l'autorité de faire le voyage.

La Commission a référé la défenderesse à la règlementation pertinente relativement à la règle "d'en appeler à tous" laquelle règle requiert:

1. Que **tous** les autres détenteurs de permis dans les municipalités en question soient contactés avant qu'un voyage soit accepté;
2. Qu'il y est un appel à tous relativement à **chaque** voyage nolisé;
3. Qu'il y est **preuve** de l'appel, autrement l'article ne pourrait être mis en application;
4. Qu'un avis **raisonnable** soit donné aux autres transporteurs afin qu'ils puissent évaluer si, oui ou non, ils ont l'équipement requis pour donner le service;
5. Que les transporteurs soient donnés l'information suffisante au sujet de chaque voyage de façon à déterminer s'ils ont l'équipement requis.

Décision: **La Commission a ordonné la cessation immédiate de tout service similaire.**

Demanderesse: Attridge Coach Lines Inc. ***Dossier: 44264-RE(2)***
Peterborough, Ontario

Opposant: Robert J. McMynn

La demande a été présentée afin de transférer la propriété du détenteur de permis, Attridge Coach Lines Inc., de 1049459 Ontario Inc. à James and Glenn Attridge. La requête du procureur de l'opposante demandant à la Commission d'émettre un subpoena a été refusée par la Commission sur la base que l'individu à qui le subpoena devrait être émis ne pourrait être utile dans la cause du fait qu'il n'était pas un dirigeant ayant une connaissance approfondie de la compagnie. Le procureur de l'opposante a allégué que la Commission démontrait une partialité en refusant le subpoena, la Commission a déclaré de manière emphatique que la seule raison du rejet était que les parties devraient se concentrer sur l'audience et sur les questions pertinentes.

Preuve de la demanderesse:

L'ancien administrateur du détenteur de permis a témoigné que l'offre d'achat des actions s'occuperait du paiement des dettes alors dues. Il a négocié paiement avec tous les créanciers connus incluant l'opposante, M. McMynn, qui a ainsi obtenu une décharge complète et finale par la court. M. Glenn Attridge pour le compte de l'acheteur a témoigné qu'il était prêt, capable et qu'il voulait opérer l'entreprise.

Preuve de l'opposant:

Aucune preuve n'a été présentée par l'opposant, Robert J. McMynn, et il ne s'est pas présenté à l'audience. Le procureur de l'opposant a dit que

seulement une partie des créanciers seraient payés et que la compagnie de M. McMynn ne recevrait pas l'argent qui lui était dû.

Décision: La Commission s'est dite satisfaite que les créanciers avaient obtenu un règlement équitable et que l'opposant avait fait défaut de prouver que le transfert de propriété porterait préjudice à la commodité et au besoin du public desservi par les permis. L'absence de l'opposant a laissé plusieurs questions importantes sans réponse.

Le transfert d'actions a été approuvé.

Requérante: Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") ***Dossier: 44900-RE***
Peterborough, Ontario

Défenderesse: G. Stewart Travel Services Ltd. ("Stewart")

Questions: Trentway a déposé une demande alléguant que Stewart opérait en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* en opérant des voyages nolisés à partir de Peterborough et de d'autres municopalités en utilisant des véhicules de catégorie 'A'.

Preuve de la défenderesse:

Stewart est un détenteur d'une licence de grossiste/détaillant de voyages en vertu de la *Loi sur l'industrie du voyage de l'Ontario*. Par le passé Stewart a utilisé de manière exclusive pour ses voyages nolisés et ses tours mais depuis 1991 Stewart s'est tourné vers Tokmakjian, o/a Can-Ar pour ses services. À ce moment-là, on a demandé l'opinion de la Commission relativement à un contrat de location et Can-Ar a interprété la réponse de la Commission comme une approvation du contrat. Cela a résulté en un contrat entre Stewart et Can-Ar. Au cours des années, le contrat a couvert quatre autobus. Stewart se considérait comme un courtier d'autobus et un agent de Can-Ar. L'entreprise a pris de l'expansion au point que le contrat couvrait quatre autobus – deux dont Stewart était propriétaire et reloué à Can-Ar et deux autobus loués par Stewart. Stewart se considérait comme un courtier d'autobus et un agent de Can-Ar et donnait des services au public en vertu des permis de transport détenus par Can-Ar. Can-Ar considérait le site de Stewart à Peterborough comme son site d'opération.

Stewart a témoigné que les conducteurs étaient des employés de Can-Ar. Les qualifiations, les dossiers, les fiches journalières et les tests de drogue et d'alcohol des conducteurs étaient conservés par Stewart et Can-Ar. Stewart payait à Can-Ar 125% des coûts de salaires des conducteurs et des avantages à Can-Ar. Can-Ar facturait à Stewart $700 par semaine pour les coûts d'assurance et des frais de location de $6000

par mois pour les deux véhicules loués. La maintenance journalière des véhicules était faite par Stewart et la maintenance périodique était faite par Can-Ar. Si Stewart générait du travail Can-Ar facturait Stewart pour les coûts de transport. Si Can-Ar générait un client, il facturait et collectait directement from the client et Stewart déduisait ce montant de sa facture mensuelle. Une commission de 5% pour les voyages nolisés et 10% pour les tours était payée à Can-Ar pour couvrir les frais administratifs e pour l'utilisation des permis de transport de Can-Ar.

Can-Ar a admis que sa relation avec Stewart n'était aussi "formalisé qu'elle le devrait" et que les "canards n'étaient en ligne du point de vue des documents" et que "certaines choses ont été faites qui n'étaient pas dans le contrat". Can-Ar a aussi admis qu'il avait des contrats similaires avec d'autres opérateurs du sud de l'Ontario. Can-Ar a soumis qu'il exercait un contrôle dominant et détaillé sur l'arrangement sur une base constante et de façon continue.

Preuve de la requérante:

Trentway a pris la position que l'arrangement entre Can-Ar et Stewart allait au coeur du système de règlementation de l'Ontario. De plus, Trentway a allégué que Stewart ne détenait ni certificat IEVU ni permis de transport et que le contrat avec Can-Ar ne servait qu'à dissimuler et n'était qu'un subterfuge afin de se soustraire ou d'éluder le système de règlementation. Trentway a déclaré s'il n'était qu'un agent il n'aurait pas besoin d'être propriétaires d'autobus ou d'engager ou de payer des conducteurs. Stewart a établi un tariff et fait de la publicité sous le nom "Stewart Coach Ltd.". Trentway a soutenu que c'était Stewart qui avait acheté les autobus, étendu la flotte, fait de la planification stratégique et payé pour l'opération entière et simplement payé des frais de location de 5% et 10% à Can-Ar.

Décision:

La Commission a supporté la position de Trentway du fait que l'arrangement était en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. La Commission a considéré l'arrangement comme une "tentative sophistiquée, minutieuse, évasive et cynique de conduire des opérations de transport de passagers qui seraient au-delà du cadre de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*". En effet, la Commission a conclu que Can-Ar louait ses permis de transport à Stewart. La Commission a aussi soutenu que Stewart a controllé les opérations.

La Commission a référé à d'autres décisions qui déclaraient – "transférer des permis à des personnes qui ne sont pas liées détruits les concepts statutaires, il n'y a rien dans la Loi qui indique que la location est permise, qu'une corporation séparée peut obtenir l'autorité légale et effective par le biais de la location d'un permis de transport, les permis de transport ne peuvent être loués à différents transporteurs au caprice du détenteur de

permis".

La Commission endosse ces décisions. La Commission a déclaré qu'accepter l'arrangement entre Can-Ar et Stewart serait contradictoire et incompatible avec l'esprit et l'intention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun.*

La Commission a conclu que c'était Stewart qui sollicitait les clients, qui enregistrait les voyages nolisés, fournissait les véhicules et controllait leurs mouvements, fournissait la répartition, couvrait les dépenses du véhicule, payait les salaires et les avantage sociaux des conducteurs, payait les assurances et la maintenance journalière des véhicules, prenait toutes les décisions clé sur l'expansion de la flotte, toute la planification financière etc. Can-Ar fournissait seulement la documentation relativement à l'arrangement et collected de Stewart 5-10% pour l'utilisation de ses permis de transport et pour la documentation mais était un partenaire passif dans l'arrangement.

La Commission a ordonné que l'arrangement cesse immédiatement et que Stewart paie à Trentway la somme de 11,532$ et à la Commission la somme de 3,950$ pour les frais imposés.